

Bootsmotorenbau in der DDR (1945-1990)

Rudolph, Wolfgang

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Rudolph, W. (2000). Bootsmotorenbau in der DDR (1945-1990). *Deutsches Schiffsarchiv*, 23, 473-488. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54189-5>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

BOOTSMOTORENBAU IN DER DDR (1945–1990)

VON WOLFGANG RUDOLPH

Zur Quellenlage ist zunächst anzumerken, daß sich die ungünstigen Verhältnisse, auf die in den Teilen I bis IV (DSA 1996-1999) hingewiesen wurde, wider Erwarten auch für die Darstellung der jüngsten Vergangenheit nicht wesentlich verbessert haben. Zusammenfassende Publikationen zum deutschen Boots- und Schiffsmotorenbau der Neuzeit gibt es ebenso wenig wie für den Traktorenbau, sehr wohl aber und sehr ausführlich zu den Nachbarfeldern des Automobil- und Zweiradbaus. Spezielle Literatur in Aufsatzform fließt – verglichen mit der Flut der Fachzeitschriftenbeiträge zur Kfz-Produktion – nur als spärliches Rinnsal. Die amtlichen und betrieblichen Archivalien tragen auch für diese Periode nur selten etwas kulturhistorisch Brauchbares bei. Vielfach erweist sich der moderne Datenschutz als Forschungshindernis.

Hauptquelle für die Veröffentlichung waren daher die vom Autor sorgfältig geprüften Auskünfte und die privaten dokumentativen Unterlagen kompetenter Zeitzeugen sowohl aus der Motorenproduktion und -reparatur wie auch aus den Kreisen der Verbraucher: der Fischer, Bootsbauer, Binnen- und Küstenschiffer sowie der Wassersportler. Stellvertretend für Dutzende von qualifizierten Auskunftgebern seien hier nur drei genannt, denen ich Wesentliches zum Zeitüberblick und zur Materialkenntnis verdanke: dem Werftbesitzer Ingenieur Joachim Horn in Wolgast, Herrn Dipl.-Ing. Eberhard Fritsche in Cunewalde sowie Herrn Rolf Weinbauer in Aken. Für die museale Sammlung von Bootsmotoren in den örtlichen Museen sowie in den speziellen Sammlungen gilt leider dasselbe wie für die Fachliteratur: der erste Rang wird dem Erwerb und der Bewahrung von zwei- und vierrädrigen Kraftfahrzeugen zugewiesen. Selbst der landwirtschaftliche Maschinenpark ist im Osten Deutschlands museal (z.B. in Alt Schwerin, Dorf Mecklenburg, Markkleeberg) besser repräsentiert als die Boots- und Schiffsmotorenhersteller zwischen Oder und Elbe.

Wie bisher werden im Folgenden die kleinen Bootsmotoren behandelt: hauptsächlich die einzylindrigen Antriebe in der Größenordnung von 1 bis 12 PS, und zwar in der alphabetischen Folge ihrer Herstellungsorte. Nur die Gruppe der in Berlin produzierten Außenbordmotoren wird ausnahmsweise chronologisch und nach den Typenbezeichnungen präsentiert, die – im Gegensatz zu den Fertigungsfirmen – jedem Benutzer geläufig waren. Als Anhang sind schließlich (in lexikalischer Kürze) die DDR-Produktionsstätten für große Schiffsdieselmotoren aufgeführt.

Aken (Elbe)

Die Geschichte der Produktion des Dieselmotors 1 NVD 14 (zuvor als DM 10 bezeichnet) beginnt in Breslau, wo im Fahrzeug- und Motorenwerk FAMO – einer Tochter der weithin bekannten Maschinen- und Waggonbaufirma Linke & Hoffmann – während der ersten



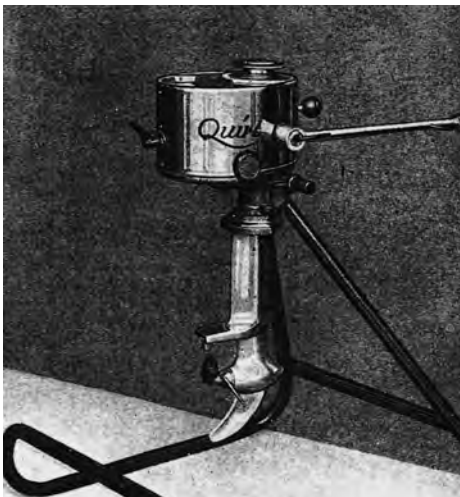
Aus Aken (Elbe) kam der 1 NVD 14 (DM 10).
(Foto: Wolfgang Rudolph)

des Elbe-Werkes Rosslau, das dem Kombinat EKM (= Energie- und Kraftmaschinenbau) unterstellt war. Fortan hieß der DM 10 nun 1 NVD 14 und wurde in der Frühzeit der DDR zum Antrieb von landwirtschaftlichen Selbstfahrkränen, aber auch für Fischereifahrzeuge und Stoßboote der Binnenschifffahrt sowie zum Betrieb von Schiffs- und Notstromerzeugern und von Pumpenaggregaten verwendet. 1958 wandelten die Planwirtschaftler das Akener Motorenwerk in einen Produzenten für Dieseleinspritzpumpen um, hauptsächlich für Zulieferungen an die Großmotorenbauer in Magdeburg, Halberstadt und Rostock. Die Serienfertigung des 1 NVD 14 lief aus und wurde 1961 eingestellt.

Kriegsjahre in Deutz-Lizenz einzylindrige FM 414-Antriebe für Traktoren hergestellt wurden. Als Breslau im Januar 1945 zur Festung erklärt wurde, konnte FAMO die Hälfte seines Werkzeugmaschinenbestandes sowie große Mengen von Halbfertigfabrikaten und Ersatzteilen in Aufnahmелager des anhaltinischen Landes rund um Schönebeck und Dessau abtransportieren: nicht allein ins Schönebecker Zentrallager, sondern unter anderem auch nach Aken, in eine Außenstelle der Junkers-Werke. Dort begann auf Anordnung der sowjetischen Besatzungsbehörde ab Juli 1946 die Fertigmontage von FAMO-Material, ab 1950 dann auch der Bau von Fertigungsmustern des AKFAMO-Diesels DM 10, der als wassergekühlter Einzylinder bei 1500 U/min. 10 PS leistete. AKFAMO wurde 1951 ein Zweigbetrieb

Berlin: Der QUIRL

Die Zeitschrift »Wassersport« kündigte im April 1950 unter der Titelzeile: *Dem Wassersportler einen neuen Motor* die erste DDR-Entwicklung eines Außenbordmotors an, der im



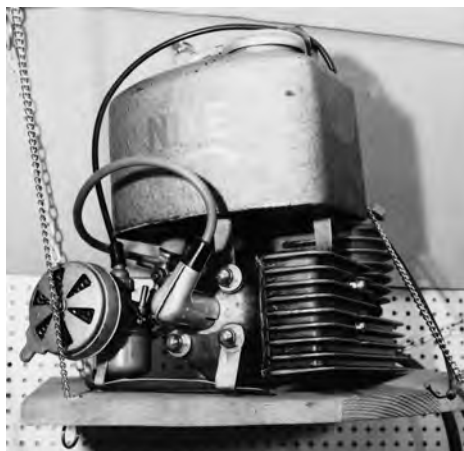
»Kraftmaschinenbau Johannisthal« – einem ehemaligen Rüstungsbetrieb für Flugmotoren – konstruiert werden sollte. Auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1951 wurde dieser QUIRL dann dem Handel vorgestellt und kam auch noch im selben Jahr zum Verkauf. Der kleine Zweitakter aus Leichtmetallguß ließ sich sowohl als Seitenborder wie auch zum Heckantrieb verwenden. Er besaß einen Hubraum von 73 cm³ und leistete 2 PS bei 3500 U/min. Seine Wasserkühlung erfolgte ohne Pumpe, durch Propellerwirbelung. Das Starten geschah, wie üblich,

Erstdarstellung des Berliner QUIRL. In: Wassersport und Wintersport 1 (1950), Heft 4. (Archiv des Verf.)

über Schwungradmagnet und Anwurf-Seilscheibe. 1952 fand sich in der Fachliteratur noch eine sehr detaillierte Beschreibung dieser Maschine. Danach hieß es dann 1955 in einer letzten Meldung lakonisch, daß der QUIRL *aus technischen Gründen* nicht mehr weitergebaut werde. Ob es sich dabei um konstruktive Fehler oder um rechtliche Schwierigkeiten (wie im Falle des anderen enteigneten ehemaligen Junkersbetriebes, des »Kraftmaschinenwerkes Chemnitz«) gehandelt hat, ist nicht bekannt. Jedenfalls können die heute noch vorhandenen QUIRLE als echte Rarität angesehen werden.

Berlin: Die NIXE

Ab 1954 lieferte das im Stadtbezirk Friedrichshain gelegene »Schleifmaschinenwerk Berlin« einen dort entwickelten Seitenborder von 60 cm³ Hubraum aus, der auf den Namen NIXE getauft worden war und 1,25 PS bei 3500 U/min. leistete. Zur Wasserkühlung war eine Membranpumpe verwendet worden, die jedoch allen Besitzern »Probleme« bereitete. Der kleine, wie üblich per Schwungradmagnetzündung zu startende Bootsantrieb hieß bei den Berlinern »Zigarrenabschneider« und konnte wohl nur als vorübergehende Notlösung angesehen werden. 1960 fand die NIXE noch Erwähnung in der Fachpresse. Bald danach dürfte ihre Herstellung ausgelaufen sein.



Die Berliner NIXE von 1956. (Foto: Wolfgang Rudolph)

Berlin: Der TÜMMLER

Fast zeitgleich mit der Schleifmaschinenfabrik brachte die Werkzeugfabrik Treptow im Herbst 1954 ihren Seitenborder TÜMMLER auf den Markt, was die Zeitschrift »Illustrierter Motorsport« zum Spaltentitel: *Da lacht das Herz der Wassersportler* veranlaßte. Der Treptower Zweitakter leistete 1,5 PS bei 2800 U/min. und hatte einen Hubraum von 73 cm³. Er war mit einer Membran-Kühlwasserpumpe ausgerüstet. Bei den Kunden kam der TÜMMLER gut an – vielleicht nicht zuletzt deshalb, weil er anfangs einen verchromten Tank aufweisen konnte, dessen Hochglanz nach zwei, drei Betriebswochen allerdings ins Wasser bröselte, weil man die Grundierung eingespart hatte.

1958 wurde die TÜMMLER-Produktion an die Berliner »Zentralwerkstätten« in Friedrichshain abgegeben, die später in »Motoren- und Maschinenbau Berlin« umbenannt

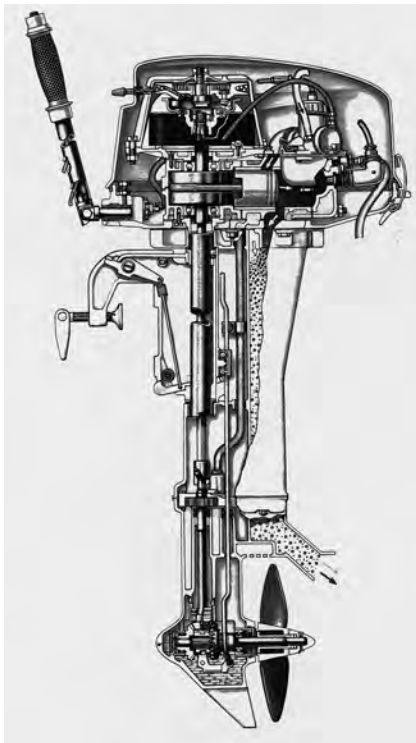


Außenbordmotor TÜMMLER in jüngerer Ausführung. (Foto: Wolfgang Rudolph)

wurden. 1962 hat man den kleinen Außenborder – als Typ 75/1 – leistungsverbessert: er erbrachte nunmehr (bei 73 cm³ Hubraum) 2,5 PS bei 4500 U/min. und zeigte einen leuchtend roten Tank. Fünf Jahre später gaben die Planwirtschaftler dem Maschinchen nochmals neue Eltern, nämlich das Berliner Vergaser- und Filterwerk in einem anderen Teil von Friedrichshain. Das neue Werk verpaßte dem TÜMMLER alsbald den dringend benötigten Startvergaser und weitere kleine, aber nützliche Verbesserungen. Alljährlich produzierte man im BVF zwischen 6000 und 7000 Außenborder, bis dann 1990 das jähe Ende kam. Die Vergaserwerke mußten auf die Schnelle, aber »besenrein«, an den neuen Investor übergeben werden, so daß heute selbst die einst gedruckten bunten Sprengzeichnungsblätter vom TÜMMLER Seltenheitswert besitzen.

Berlin: Die FORELLE

Entwickelt wurde der 125 cm³-Heckborder von der Werkzeugmaschinenfabrik Treptow. 1959 kam er auf den Markt, als FORELLE vom Typ HB 125, mit 4,5 PS bei 4000 U/min. Verkauft, und später auch hergestellt, wurde er, wie der kleinere Bruder TÜMMLER, anfangs bei den »Zentralwerkstätten« in Friedrichshain, später »Motoren- und Maschinenbau Berlin« genannt. Für die FORELLE interessierten sich außer den Wassersportlern auch die professionellen Binnenfischer, die die Maschine durch das zuständige Forschungsinstitut testen ließen, was dem Erzeugnis die Anerkennung als *wertvolles Hilfsmittel auf dem Gebiet der Mechanisierung der Binnenfischerei*¹ einbrachte. Das war gut gemeint und in prognostischer Sicht auch richtig. Im Blickwinkel der Realität des DDR-Alltags zeigte sich



Schnittzeichnung der FORELLE (HB 125/1). (Archiv des Verf.)

aber, daß die Berufsfischer zu jener Zeit noch die Diesel aus Chemnitz, Cunewalde und Schönebeck bevorzugten – bis 1990.

Die Berliner Motorenwerker verbesserten 1964 das Basismodell der FORELLE zum Typ 6 (oder HB 125/1) mit 6 PS Leistung bei 5000 U/min., jetzt mit eingebauter Kühlwasserpumpe und später auch in einer Langschaftversion zur Verwendung bei höherbordigen Segelbooten. 1974 bekam diese Ausführung letztmals eine andere Bezeichnung, nämlich FORELLE 7,5, was aber allein aus der Umstellung auf die Angabe in SAE-PS resultierte. Interessanter ist, daß man beim Hersteller schon 1962 an einem zweizylindrigen FORELLEN-Typ HB 250 gearbeitet hatte, der bei 248 cm³ Hubraum 12 PS leisten sollte. Die höher angesiedelten Wirtschaftsplaner beschlossen jedoch die Einstellung des Projektes und empfahlen den potentiellen Kunden, sich den importierten sowjetischen Außenbordmotoren zuzuwenden: dem NEPTUN mit 23 PS, dem WICHR mit 25 PS und der MOS-KWA mit 30 PS – alle drei Fabrikate von den Berlinern mit dem Namen »Benzinfresser« belegt und damit abgehakt. So blieb die FORELLE 6 (bzw. 7,5) bis zu ihrem Ableben 1990 das »Kraftpaket« unter den DDR-Außenbordern.

Böhlitz-Ehrenberg (bei Leipzig)

Im ersten, 1952 erschienenen wissenschaftlichen Bericht zur Situation des Dieselmotorenbaues in der DDR wurde vom Autor darauf hingewiesen, daß *durch die Zerreißung Deutschlands in zwei wirtschaftlich getrennte Gebiete Disproportionen in einzelnen Industriezweigen* geschaffen worden sind, *zu denen auch der Dieselmotorenbau gehört*. Innerhalb der Grenzen der DDR gäbe es nur ganz wenige alte Motorenwerke, z. B. in Magdeburg, Görlitz, Chemnitz, *sowie zwei kleinere Werke in Kamenz und in Böhlitz-Ehrenberg*.² Das letztgenannte firmierte damals bereits als »Dieselmotorenwerk Leipzig« – man sollte jedoch wissen, daß es sich dabei um die REFORM-Motorenwerke (später H. K. Heise Motorenbau) in Böhlitz-Ehrenberg handelt, ansässig in einer (bis vor kurzem selbständigen) Randgemeinde von Leipzig. Der dort 1930 aufgenommene Bau von Dieselmotoren wurde nach dem Ende des Krieges mit der Fertigung wassergekühlter Viertakter der Reihe NVD 18 fortgesetzt, von denen der Einzylinder bei 1200 U/min. 14 PS leistete. Mit dieser robusten Maschine waren nach 1945 viele Fischereifahrzeuge ausgerüstet, und die zwei- bis dreizylindrigen Ausführungen erfreuten sich in den 1950er Jahren als Bord-Stromerzeuger für die Binnen- und frühen Seeschiffsneubauten der DDR großer Beliebtheit.

1959 stellten die Böhler auf der Leipziger Messe den Erstling ihrer neuen Reihe NVD 21 vor, die später bis zu sechszylindrigen Antrieben weiterentwickelt wurde, während man die Fertigung des Einzylinders 1 NVD 18 ab 1961 einstellte. In der Folgezeit lieferte das »Dieselmotorenwerk Leipzig« (als Teil des Schwermaschinenbau-Kombinates SKL Magdeburg) noch weitere mittelgroße Typenreihen als zuverlässige Antriebe für den Schiffs- und Eisenbahnbau. Die Werksgeschichte nach 1990 verlief nach dem damals üblichen Schema: Privatisierung zur GmbH – und bald darauf der Konkurs. Ab 1998 bot sich der Betrieb als Industriebrache dar.



Firmenzeichen des in Böhlitz-Ehrenberg gelegenen Dieselmotorenwerkes Leipzig. (Zeichnung: Klaus Rudolph)

Chemnitz

Ähnlich wie beim Akener Dieselmotor DM 10 beginnt die Geschichte der kleinen Chemnitzer Otto-Bootsmotoren der Reihe EL bereits vor 1945. Nach Kriegsende kam zunächst der im DKW-Motorenwerk seit 1939 vornehmlich für Behörden produzierte EL 462 wieder zum Einsatz, und zwar in zwei unterschiedlichen Bereichen der damals noch »ostzonalen« Wirtschaft: zum einen in der mitteldeutschen Landwirtschaft, wo der bekannte Agrarmaschinenbauer Egon Scheuch bereits 1948 mit diesem

Der Ottomotor DKW/IFA EL 462 aus Chemnitz. (Foto: Wolfgang Rudolph)





Firmenzeichen der Chemnitzer BARKAS-Werke. (Zeichnung: Klaus Rudolph)



Die BARKAS-Kleinmotoren EL 65 und EL 150. (Foto: Wolfgang Rudolph)

AMK 18	Planposition Dieselmotor		Planpos. Nr. 2114300	Inventar Nr.
	Art Stationärer Einbau-Motor		Waren-Nr. 3226330	Betriebs Nr. 14/3840
	Spezialbezeichnung Normalhub-Zweitakt- Gegenkolben-Dieselmotor		Kurzzeichen NZD 9/12 SRW	Baujahr Erzeugnis Nr.

Hersteller:
VEB DIESELKRAFTMASCHINENWERK KARL-MARX-STADT
90 KARL-MARX-STADT, LIMBACHER STRASSE 39 · FERNRUF 30631


**BETRIEBSANLEITUNG
FÜR
ZWEITAKT-
GEGENKOLBEN-
DIESELMOTOREN
NZD 9/12**
 (Bauart Junkers HK 65)

Diese Anleitung gehört nicht in das Büro, sondern in die Hand des Maschinisten. Es ist unerlässlich, die Betriebsanleitung von Zeit zu Zeit durchzulesen und die gegebenen Anleitungen genau zu beachten. Die Zuverlässigkeit des Motors wird dadurch gesichert.

Telegramm: Dielekraft Karl-Marx-Stadt
Fernsprecher: Karl-Marx-Stadt 30 651
Fernschreiber 07 379

Ausgabe 1 65

Betriebsanleitung zum Chemnitzer »Ost-Junkers« 1 NZD 9/12. (Archiv des Verf.)

Modell die Versuchsmuster seiner Geräteträger MAULWURF und SPINNE zum Laufen brachte, zum anderen als Bootsmotor in der Fischerei von Vorpommern und Mecklenburg. Ein drittes Verbreitungsgebiet des EL 462 gab es damals noch in Dänemark. Dort gehörten diese Maschinen zur Hinterlassenschaft der Deutschen Wehrmacht als Besatzungsmacht, seit 1940. Heute gelten Exemplare dieser 462er Hubraumgröße, versehen mit zweifachem Firmenzeichen (geprägt »DKW« auf dem Radial-Kühlgebläse, gemalt »IFA« auf dem Treibstofftank), als Rarität.

1949 wurde dann vom Chemnitzer DKW-Motorenwerk die Neubauversion des kleineren EL 308 (mit 6 PS) auf den Markt gebracht. Auch sie fand rasch Eingang in die ostdeutsche Fischerei, und zwar nicht allein als angenehm leichter Bootsantrieb, sondern auch für die Stromerzeugung in der Elektrofischerei sowie für Zugnetz-winschen und Schilfschneidemaschinen. Der 308er entsprach ebenfalls einem Vorkriegsmuster dieser luftgekühlten Leichtmetall-Baureihe. Etwas später kam dann noch der EL 150 (von 4 PS) ins Angebot, und zuletzt der kleine EL 65 (2 PS), alle hergestellt vom selben, 1960 in BARKAS-Motorenwerk Karl-Marx-Stadt umgetauften Betrieb, und alle gern von den Wassersportlern als Hilfsmotor für Segelboote verwendet, während der EL 462 schon um 1960 aus der Herstellung genommen wurde. Das Chemnitzer BARKAS-Motorenwerk wurde 1990 Teil der Volkswagen Sachsen GmbH.

Anders als bei den kleinen DKW-Ottomotoren aus der Auto Union-AG hat es bei den Gegenkolben-Dieseln aus dem Hause Junkers-Chemnitz länger gedauert, bis diese Maschinen nach dem Krieg wieder im Stammwerk produziert werden konnten. Denkbar ist, daß rechtliche Gründe dafür den Ausschlag gegeben haben. Jedenfalls fehlte, als 1952 erstmals wieder ein HK 65 das »Dieselkraftmaschinenwerk Karl-Marx-Stadt« verließ, diesem Antrieb auf dem Zylinderkopf das weltbekannte Bauhaus-

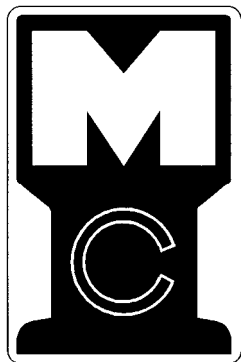
Markenzeichen mit dem Ikarus. Ansonsten sah er genauso aus wie seine Vorfahren ab 1926, und der Motor brachte auch die selbe Leistung: 12,5 PS bei 1500 U/min. Die »Neuen« waren bei den ostdeutschen Fischern, Binnen- und Küstenschiffern sowie bei einer großen Anzahl von Wassersportlern ebenso beliebt wie früher.

Es blieb in der neuen Chemnitzer Produktionspalette auch nicht lange beim »Einbeiner« allein: 1956 wurde die zweizylindrige 25 PS-Version vorgestellt, und etwas später erschien der »volkseigene« Junkers dann auch als Dreizylinder auf dem Markt. Zum Mißvergnügen der Konsumenten blieben diese gern gekauften Bootsantriebe, die inzwischen die Bezeichnung NZD 9/12 trugen, jedoch nicht allzu lange im Angebot: 1975 wurde ihre Fertigung in Chemnitz eingestellt. Das Werk gehörte damals bereits zum »Ingenieurbau Hohenstein-Ernstthal«, dessen Produktion nur noch in geringem Ausmaß der Versorgung des zivilen Bedarfs der DDR-Bevölkerung gedient hat.

Cunewalde

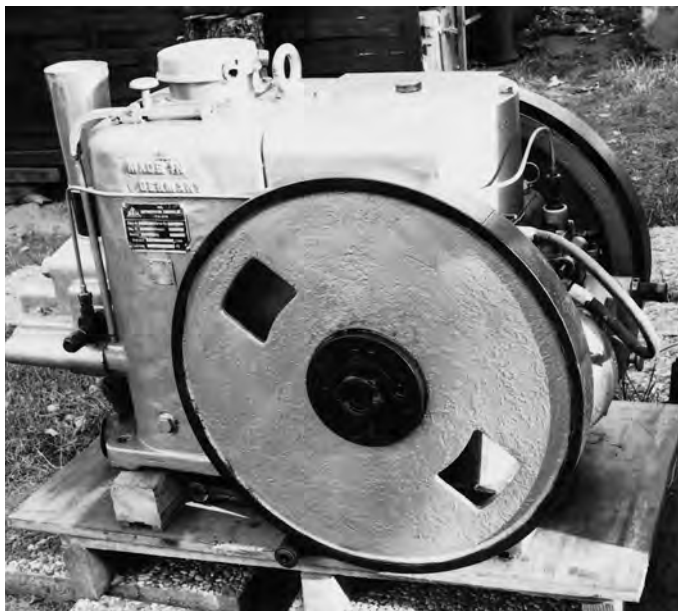
Während der Kriegsjahre 1942/43 richtete Otto Bark, ein Dresdner Hersteller von Kraftfahrzeug- und Bootsmotoren, in der Oberlausitz, in Cunewalde, ein Zweigwerk ein, die Otto Bark Motorenbau GmbH. Diese blieb – unzerstört – von den Demontagen der sowjetischen Militärverwaltung verschont, wurde jedoch 1946 enteignet und verstaatlicht. Die Sowjets ließen dort zunächst Funktionsmuster für Motorräder ihres Armeebedarfs bauen. Ab 1947 steuerte die Werksleitung die Schaffung einer eigenständigen Produktionsbasis im Maschinenbau an: als erstes wurden zweizylindrige Ottomotoren vom DKW-Typ (28 PS) für Feuerlöschpumpen hergestellt, danach Baugruppen für Magdeburger Buckau Wolf-Schiffsdiesel.

1951 konnte die Fertigung von Kleindieseln aufgenommen werden. Dabei handelte es sich um den schwergewichtigen liegenden Einzylinder-Viertakter mit Verdampferkühlung: den LD 130 mit 10 PS Leistung bei 1200 U/min. – ursprünglich ein Böhlitz-Ehrenberger Modell. Wegen seiner zwei Schwungscheiben nannten die vorpommerschen Fischer ihn



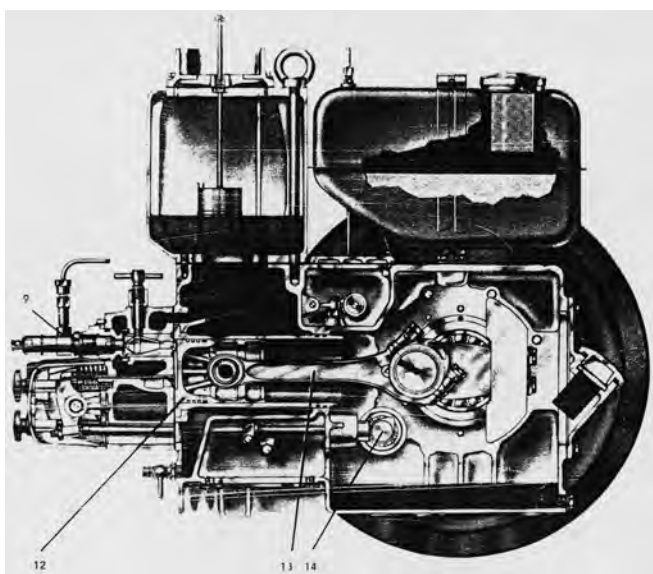
Oben: *Signet der Motorenwerke Cunewalde. (Zeichnung: Klaus Rudolph)*

Rechts: *Cunewalder Erstling: der liegende Verdampfer LD 130. (Foto: Wolfgang Rudolph)*





Der »Raddampfer« (= LD 130).
(Foto: Wolfgang Rudolph)



Der jüngere Cunewalder Einzylinder-Verdampfer H 65.
(Archiv des Verf.)

(und seinen kleineren Bruder, den LD 120) den »Raddampfer«. Andernorts wurde die Maschine auch »Elbdampfer« genannt. Ab 1953 baute man in Cunewalde dann den liegenden Verdampfer H 65, den zuvor Steudel in Kamenz einem Deutz-Modell »nachempfunden« hatte. In Cunewalde entwickelte man daraus ab 1958 die Kraftpaket-Version des Zweizylinders von 15 PS. Durch den Ankauf einer Graugießerei (1953) war das Motorenwerk seither in der Lage, in eigener Regie wichtige Bauteile in gewünschter Qualität vorzuproduzieren. Bereits mit diesen Motoren der ersten Cunewalder Generation war der Betrieb zum bekanntesten Lieferanten für Ostdeutschlands Bootsantriebe und Bord-Hilfsmaschinen avanciert und hatte sich auch als Exporteur einen geachteten Namen erworben.

Inzwischen waren weltweit in der Herstellung von Gewerbedieseln die leichten luftgekühlten Maschinen interessanter geworden als die bislang gebauten Schwergewichte mit Wasser- oder Verdampferkühlung. Auf diesen Trend reagierte man in Cunewalde mit der Entwicklung von höherentourigen Aluminiumguß-Maschinen für luftgekühlte Baukastensysteme. 1961 erschien der einzylindrige KVD 8/8 (später VD 8/8 genannt), der von der Zeitschrift »Segelsport« mit der Titelzeile: *Der richtige Motor für jedes Boot* begrüßt wurde. Er leistete 7 PS bei 3000 U/min. Für die Seeschifffahrt der DDR gewann er rasch Bedeutung als Rettungsbootsantrieb. Der Export dieser ein- bis vierzylindrigen Reihe boomte. 1967 wurde den Cunewaldern die zusätzliche Produktion der von ROBUR in Zittau entwickelten luftgekühlten Reihe 1-3 VD 12,5/9 (ex GD 1-3) übertragen sowie 1968 die Fertigung des ebenfalls luftgekühlten Traktormotors 2 VD 9/9 (12-18 PS), einer als Auslaufmodell betrachteten, zuvor in Schönebeck gebauten Lizenzmaschine von Warchalowski Austro-Diesel (FD 21). Außerdem gab es noch Sonderfertigungen: *Weil bei Bootsmotoren der Wasserkühlung der Vorzug gegeben wird und weil in einigen Entwicklungsländern, vor allem in Afrika, die Betreiber derartiger Motoren aus nicht immer eindeutig technisch zu motivierenden Gründen (!) luftgekühlte Maschinen ablehnen*, nahm das MC-Werk 1971 die Produktion einer wassergekühlten Variante seines VD 8/8-Systems auf, die 8,5 PS bei 3000 U/min. leistete, »Wasserkopp« genannt.



Luftgekühlter Cunewalder Einzylinder VD 8/8-2. (Archiv des Verf.)



Wassergekühlte Version des VD 8/8,5 aus Cunewalde. (Archiv des Verf.)

Ab 1969 begann das Cunewalder Motorenwerk, die dritte Generation von Dieseln zu entwickeln. Das waren mittelgroße, flüssigkeitsgekühlte Vierzylinder, die unter der Typenbezeichnung 4 VD 8/8 (bis 52 PS) von 1974 an in Serie gingen und bei den Kutterfischern Mecklenburg-Vorpommerns ebenso wie beim thüringischen Nutzfahrzeughersteller MULTICAR (in Waltershausen) sehr beliebt waren. Der MC-Betrieb beschäftigte inzwischen mehr als 2000 Motorenbauer. Sein Jahresausstoß (bis zu 27 000 Maschinen) hatte das einstige Oberlausitzer Weberdorf inzwischen in über 40 Ländern auf vier Kontinenten bekannt gemacht. Die Rostocker Seereederei taufte sogar eines ihrer Motorschiffe auf diesen Ortsnamen, der als Symbol für Seerettungsmittel stand. Wie ein Donnerschlag wirkte daher 1990 der Beschluß der Treuhandgesellschaft, das (seit 1989 als »Dieselmotorenwerk Cunewalde GmbH« firmierende) Unternehmen zu liquidieren. 1991 wurden dort die letzten MC-Diesel nach Übersee geliefert. Eine übriggebliebene kleine Abteilung wickelt Aufträge, die ein westdeutscher Traktorenhersteller aus der Konkursmasse übernahm, in geringem Umfang ab.

Dessau

1955 erschien in der Zeitschrift »Segelsport« eine längere Betrachtung zum unbefriedigenden Stand der Motorisierung im Wassersport der DDR. Darin hieß es: *Die Kriegsjahre und die Spaltung Deutschlands brachten uns keinerlei Weiterentwicklung in der Herstellung von Bootsmotoren. (...) Es erschien bisher nur der Heckmotor QUIRL, der aus technischen*

Gründen nicht mehr weitergebaut wird. Eine Neuentwicklung zeigt, allerdings nur bei den Seitenbordern, unter anderem Kriegeskorte mit einem 2,5 PS in Dessau. Bereits 1952 war in der »Motorsport« der DDR ein ganzseitiges Porträt: *Der Bootsmotorenkonstrukteur Gerhard Kriegeskorte* veröffentlicht worden.³ Darin wurde über seine Ausbildung in den Dessauer Junkers-Werken sowie über seine Entwicklungsarbeiten an Schnellboot-Außenbordern für militärische Zwecke berichtet, *die wegen ihrer eigenwilligen Konstruktion viel von sich reden machten.* Nach 1945 konstruierte Kriegeskorte zunächst einen Dreirad-Traktor und wandte sich anschließend wieder dem Bootsmotorenbau zu. Der »Motorsport« nannte als Kennziffern seiner Maschine: 218 cm³ Zylinderinhalt, 68 mm Bohrung, 60 mm Hub und eine Leistung von 14,5 PS bei 6000 U/min., ausgeführt als Doppelkolbenmaschine *in Anlehnung an das Junkers-Bausystem.* Ab 1956 fehlte dann die Firma Kriegeskorte im Dessauer Telefonbuch. Wahrscheinlich ist der Konstrukteur und Motorenbauer damals aus der Elbstadt verzogen – »illegal«, wie es seinerzeit im amtlichen Sprachgebrauch hieß. Mehr ließ sich dazu leider nicht in Erfahrung bringen.

Kamenz

Das 1952 im bereits erwähnten Aufsatz der Fachpresse als einer der beiden kleineren Traditionsbetriebe genannte Kamenzer Motorenwerk geht zurück auf die 1895 gegründete Firma Horst Steudel, deren Außenbordmotoren und Einbaudiesels in den 1920er Jahren einen ausgezeichneten Ruf besaßen, was das Oberlausitzer Werk nach 1938 zu einem wichtigen Lieferanten für Sturmbootantriebe werden ließ. Steudels Fabrik wurde 1946 als unzerstörter Teil der Rüstungsindustrie fast restlos demontiert, konnte aber, im selben Jahr noch enteignet und verstaatlicht, als »Kraftfahrzeug-Reparaturwerkstatt Kamenz« weiterarbeiten. 1950 war es dem (inzwischen als »Dieselmotorenwerk Kamenz« firmierenden) Betrieb dann wieder möglich, den vom »alten Steudel« – nach einem Prozeßvergleich mit dem Deutz-Motorenhersteller – weiterentwickelten liegenden Einzylinder-Viertakter mit Verdampfungskühlung, der 6 PS leistete, in neuer Serie zu produzieren. Seitdem fand dieser »schwerwiegende« Verdampfer mit der Typenbezeichnung H 65 in vielen ostdeutschen Fischereifahrzeugen Verwendung, daneben aber auch im DDR-Straßenverkehr: als Antrieb der Brand-Erbisdorfer »Dieselameise«, dem Urtyp des späteren MULTICAR.

Auf ministerielle Weisung der DDR-Wirtschaftslenkung verloren die tüchtigen Kamenzer Motorenbauer jedoch 1953 ihre Selbständigkeit und wurden ein Teilbetrieb des Zittauer ROBUR-Werkes (früher PHÄNOMEN). Gefertigt hat man – parallel zum Motorenwerk Cunewalde – weiterhin als Auslauf den »einbeinigen« Verdampfer H 65. Danach begann in Kamenz die Produktion der luftgekühlten ein- bis dreizylindrigen ROBUR-Diesels der Reihe NVD 12,5 (bei den Zittauern GD 1-3 genannt). 1967 löste man den Betrieb Kamenz aus der Zwangsehe mit ROBUR und gliederte ihn dem Cunewalder MC an. Gebaut wurden fortan die luftgekühlten Kleindiesels aus der Reihe 1-4 VD 8/8. So blieb die ehemals Steudelsche Motorenfabrik bis zu ihrer Stilllegung im Jahr 1991 produktiv.

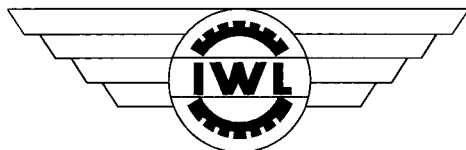
Ludwigsfelde (bei Berlin)

Ab 1935 hatte die Daimler-Benz AG in Ludwigsfelde am südlichen Berliner Stadtrand ein modernes Werk für die Herstellung von Flugzeugmotoren errichtet. Zehn Jahre später wurden diese Anlagen auf Befehl der sowjetischen Besatzungsbehörden total demontiert. 1952 begannen auf dem verödeten Areal die neugegründeten »Industriewerke Ludwigsfelde« (IWL) mit den verschiedensten Fertigungen, wie dem Bau von Flugzeug-Strahltriebwerken des Typs PIRNA, sowie mit der Entwicklung großer Schiffsdieselmotoren, wovon man jedoch lediglich

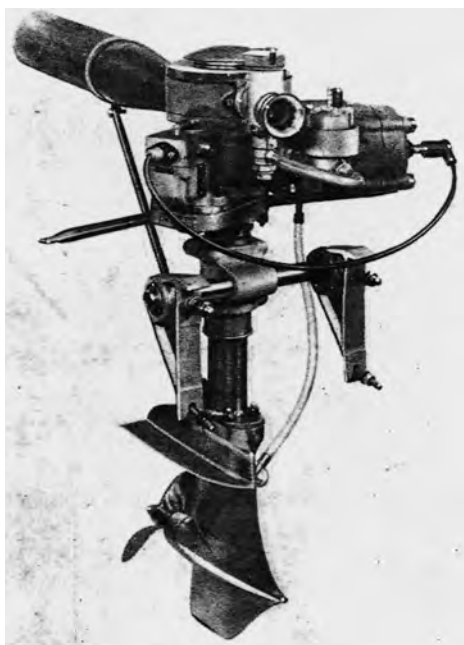
einen Prototyp herstellte. Anschließend wurden die Teile und alle Unterlagen nach Magdeburg und Halberstadt abgegeben.

Im Ludwigsfelder IWL begann nunmehr die Fertigung von Motorrollern der Typen PITTY (1954), WIESEL (1956), BERLIN (1959) und TROLL (1963). 1956 erhielt das Werk zusätzlich den Regierungsauftrag, in seiner Betriebsberufsschule auf der Grundlage der Dokumentationen des Konstrukteurs Zimmermann die Entwicklung und die Lehrproduktion serienmäßig gefertigter Rennbootmotoren der 175 cm³-Klasse aufzunehmen, an denen zuvor in der Berliner Werkzeugmaschinenfabrik gearbeitet worden war. Die erste Serie von 25 Antrieben – wassergekühlte einzylindrige Zweitakter – erreichte bei 6000 U/min. eine Leistung von 8 bis 10 PS. Nach gründlicher Überarbeitung durch die Ingenieure Dittrich und Benisch gelangten diese Motoren 1958 zur vollen Serienreife. Genannt wurde der Typ RM 175 DELPHIN – mit 16 PS bei 8500 U/min. –, dessen wesentlicher Bestandteil der patentierte Zimmermannsche Drehschieber war. Der DELPHIN wurde in den Folgejahren laufend verbessert: zunächst durch eine Abgasanlage, die den internationalen Lärmschutzvorschriften entsprach, dann durch die Verwendung von Kugelgraphit-Nadelkäfigen für die Pleuellager, schließlich noch durch die Verwendung von speziellen Stahlpropellern. Vom DELPHIN wurden bis 1965 insgesamt 15 000 Rennmaschinen geliefert. Zuletzt hatte man bei diesem Motor eine Leistung von 30 PS bei 9000 U/min. erreicht. Außerdem stellten die IWL, sozusagen für den Hausgebrauch im Inland, ab 1960 eine kleinere Serie von 175 cm³-Heckmotoren mit 10 PS bei 6500 U/min. her. Diese Version erhielt den seltenen Typennamen SPADILLA, was sowohl »Trumpfkarte« als auch »Beschnittener« bedeuten kann. Ab 1963 entwickelten die Ludwigsfelder dann noch den Typ RM 250, von dem auch eine kleinere Serie (mit 39 PS bei 9500 U/min.) zur Reife gelangte.

1965 mußte die Rennmotorenfertigung im IWL auf Anweisung der Wirtschaftsbehörden völlig eingestellt werden, damit die Ludwigsfelder Werke die Produktion des Lastautos W 50 weiterführen und danach den neuen Lkw L 60 produzieren konnten. Der Regierungsbeschluß hinderte die Ludwigsfelder Rennmaschinenbauer aber nicht daran, nach 1968 mit leiser Duldung durch das Werk in einer speziellen kleinen »Bude« weiter an ihren Schöpfungen zu arbeiten. Manfred Blumenthal, Peter Rosenow und Klaus Driefert konnten fortan zwar keine Serien mehr bauen, brachten jedoch ihre einzelgefertigten und nunmehr auf den Namen ILTIS getauften Erzeugnisse (von 63 PS bei 12 000 U/min.) noch mehrere Jahre lang erfolgreich aufs Wasser und errangen damit bei internationalen Rennen Europa- und Weltmeistertitel, bis – etwa um 1980 – der »Spaß allmählich zu teuer« wurde.



Firmenzeichen der Industriewerke Ludwigsfelde. (Zeichnung: Klaus Rudolph)



Rennbootmotor RM 175 DELPHIN aus Ludwigsfelde. (Archiv des Verf.)

Magdeburg

In der Elbstadt war nach 1945 aus den drei alten Maschinen- und Armaturenfabriken von Strube, Polte und Schäffer-Budenberg das »Meßgeräte- und Armaturenwerk« (MAW) gebildet worden. Hier nahm man 1954 die Fertigung von kleinen 50 cm³-Benzinern auf, die als 1 PS-Fahrradhilfsmotoren unter den Spitznamen »Hackenwärmer« und »Hühnerschreck« rasch populär wurden.



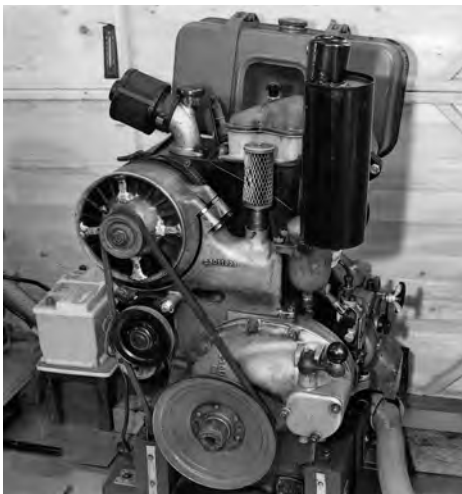
Der Magdeburger Außenborder PFEIL – ohne und mit Radialgebläsekuhlung. (Foto: Wolfgang Rudolph)

1959 brachte das MAW dann den von Ingenieur Bauer aus dem luftgekühlten Zweitakter weiterentwickelten Außenbordermotor PFEIL auf den Markt, der bei 3000 U/min. 1,5 PS leistete. Dessen einfache Rippenkühlung erwies sich jedoch für einen Bootsantrieb als nachteilig, weshalb Bauer den PFEIL durch Ansatz eines Radialgebläses verbesserte. Diese Version kam ab 1961 in den Handel. Daß die kleine, leichte und billige Maschine Ende der

1960er Jahre wieder aus der MAW-Produktion genommen wurde, dafür dürfte die sinkende Nachfrage den Ausschlag gegeben haben: die Wassersportler griffen nunmehr zu den etwas stärkeren und wassergekühlten Berliner Außenbordertypen TÜMMLER und FORELLE, so daß der PFEIL, ebenso wie der QUIRL und die NIXE, heute längst in Vergessenheit geraten sind und als Raritäten gelten.

Zittau

Das aus einer Schlosserei hervorgegangene, seit 1898 von Gustav Hiller (1863–1913) geführte und seit 1901 als PHÄNOMEN-Fahrradwerke firmierende Unternehmen im ost-



sächsischen Zittau produzierte anfangs Zwei- und leichtmotorisierte Dreiräder sowie Pkw, schließlich – ab 1916 als Aktiengesellschaft – auch kleinere Nutzkraftfahrzeuge mit der Bezeichnung GRANIT. Nach 1943 war das Werk ein wichtiger Zulieferer für die dezentralisierte Flugzeugproduktion der deutschen Luftwaffe. Als am 7. Mai 1945, wenige Stunden vor Unterzeichnung der Kapitulation, die Sowjetarmee Zittau besetzte, fand sie dort einen hochmodernen, von keiner Bombe oder Granate beschädigten Rüstungsbetrieb vor, der danach auch

Der luftgekühlte GD 1 (= 1 NVD 12,5) aus dem Hause ROBUR. (Foto: Wolfgang Rudolph)

prompt fast einhundertprozentig demontiert wurde. Eine Sprengung der leergelegten Werkshallen unterblieb, weil man die 1942 letztmals erneuerten Gebäude für die Reparationsleistungen zu nutzen gedachte. Im Sommer 1946 als sogenannter »Kriegsverbrecherbesitz« enteignet, firmierten die »PHÄNOMEN Werke Zittau« nunmehr als landeseigener Betrieb für Autoreparaturen. Bereits 1948 wurden auf der Leipziger Messe die ersten neuen Stationärmotoren der GRANIT-Reihe ausgestellt. Danach begann auch wieder die Produktion von Zweitonner-Nutzfahrzeugen, die ab 1956 GARANT hießen. Der Betrieb wurde 1957 in »ROBUR Werke Zittau« umbenannt, mit Zweigwerken in Kamenz und Bautzen.



ROBUR hatte schon 1955 den luftgekühlten Wirbelkammer-Einzyylinderdiesel GD 1 (später 1 NVD 12,5/9) als »Primus« eines neuen Baukastensystems entwickelt, der dann ab 1957 in Serie ging. Die Zeitschrift »Segelsport« kündigte ihn lobend als *neuen Bootsmotor für unsere Wasserwanderer* an. Auch für die Binnen- und Boddenfischerei sowie für die Binnenschifffahrt gehörte der GD zu den Wunschprodukten, auf die man schon lange gewartet hatte. 1967 entschieden die staatlichen Wirtschaftsplaner, daß die Kamenzer und Zittauer Kleinmotorenproduktion nach Cunevalde zu verlegen wäre. Im Stammwerk wurden danach ausschließlich mittelschwere Lastkraftwagen samt deren Motoren hergestellt. 1991 wurde die traditionsreiche Fabrikation beendet; die Roburwerke GmbH meldete Konkurs an.

Signet der Zittauer ROBUR-Werke. (Zeichnung: Klaus Rudolph)

Besonderheiten

Dubiose Motorenherstellungen dürfte es in einer staatlichen Planwirtschaft – zumindest in deren nicht-militärischem Bereich – kaum gegeben haben. Der Autor hält es jedoch für notwendig, auf wenigstens zwei, drei Beispiele interessanter Notlösungen hinzuweisen, die eindrucksvoll zeigen, wie sich Tausende von findigen Tüftlern seinerzeit darum bemüht haben, die ärgerlichen »Engpässe« in der Bevölkerungsversorgung während der 1950er Jahre zu überwinden. Als ein derartiger »Engpaß« wurde von vielen Wassersportlern das Fehlen brauchbarer Außenbordmotoren empfunden. Da und dort versuchten deshalb vornehmlich solche Betriebe, deren Mitarbeiter sich in ihrer Freizeit auf dem Wasser tummelten, diesem Mißstand abzuhelpen – und das sicher in guter Absicht.

So bot im Frühjahr 1955 die Stralsunder Staatswerft, im Volksmund damals noch immer viel besser als (der ehemals schwedische) »Kronhof« bekannt, per Annonce in der Zeitschrift »Segelsport« die Beschaffung von *Hilfsmotoren für Wassersportfahrzeuge* an, die 5 PS leisten sollten, jedoch luftgekühlt wären. Bei den offerierten Bootsantrieben handelte es sich, was allerdings von der Werft verschwiegen wurde, um die im Thüringer Wald gebauten einzylindrigen Zweitakt-Ottomotoren des Typs E 200 (6 PS bei 4000 U/min.), die für FAUN-Kettensägen vorgesehen waren. Aus welchem Grund es einige Dutzend davon an die Ostsee verschlagen hat, ist unbekannt. Es währte nicht lange, bis sich die selbe Zeitschrift wieder zur Sache melden mußte: *Einige Sportfreunde wandten sich an uns wegen Bootsmotoren des VEB Werkzeug-Union in Steinbach-Hallenberg. Man teilte uns mit, daß diese Motoren heiß laufen und nach der Erhitzung nicht mehr leistungsfähig sind. Der solcherweise herb kritisierte Hersteller schoß prompt zurück: Diese Motoren sind als Bootsmotoren gar nicht vorgesehen, sondern für die Forstwirtschaft konstruiert. Es wurden lediglich einige Maschinen an die Stralsunder Schiffswerft geliefert. Ein Motor für Boote wird von uns nicht hergestellt.* Noch vier Jahrzehnte später waren die Steinbacher sehr verärgert darüber, daß ihre Produkte damals derart unsachgemäß vermarktet worden waren.

Im gleichen Jahr 1955 las man in der »Illustrierten Motorsport«: *Nicht jeder Sportler ist in der Lage, sich einen Heckmotor von Grund auf selbst herzustellen. Ein Umbau dagegen kann schon eher mit den vorhandenen Werkzeugen und Hilfsmitteln vorgenommen werden. Eine Möglichkeit dazu bietet der AWO-Motor 425: dieser hat sich als zuverlässig erwiesen, seine Produktion erfolgt serienmäßig, er kann vom staatlichen Handel zum Preise von 935 Mark bezogen werden. Der AWO-Motor ist meiner Ansicht nach der einzige zur Zeit bei uns erhältliche Motor, der es zulässt, den luftgekühlten Zylinder durch eine kleine Veränderung in einen wassergekühlten zu verwandeln.*⁴ Der Bastelvorgang wurde vom Autor, einem Berliner, anschließend genau beschrieben. Warnende Gegenstimmen folgten postwendend: *Der oben angeführte Artikel verleitet minderbemittelte Laien zum wilden Bauen. (...) Deshalb kann ich Wassersportler, welche nicht in artverwandten Berufen wie z.B. als Autoschlosser arbeiten, nur warnen.* Der in Suhl hergestellte AWO 425-Antrieb war ein fahrtwindgekühlter einzylindriger Viertakt-Ottomotor von 12 PS bei 5500 U/min., mit 247 cm³ Hubraum.

Noch im Jahrgang 1974 der »Segelsport« beschäftigte sich ein Autor mit dem Zurichten des 175 ES-Motorradantriebs zum *zuverlässigen Einbaumotor für Segeljachten*. Die Zschopauer Maschine von 172 cm³ leistete 10,5 PS bei 5000 U/min.⁵

DDR-Produzenten für Schiffs-Großdieselmotoren

Berlin-Johannisthal

Altsubstanz war ein Rüstungsbetrieb für die Luftwaffe. 1946 Teil-Demontage und Enteignung. Ab 1950 »Motorenwerke Johannisthal«, 1967 VEB Kühlautomat. Bau von 8- bis 12-Zylindermotoren der Reihe KVD 21, bis 650 PS, für Schifffahrt und Eisenbahn.

Görlitz

Betriebliche Altsubstanz war die »Waggon- und Maschinenbau AG« (WUMAG). 1946 Enteignung, danach VEB Görlitzer Maschinenbau. Produktion von 6- bis 8-Zylinder-Großdieseln der Reihe NVD 55, bis 1250 PS, für den Schiffbau der DDR. Seit Mitte der 1960er Jahre im Auslauf; danach hauptsächlich Bau von Eisenbahnmateriale.

Halberstadt

Neugründung 1951 als VEB »Maschinenbau Halberstadt«. Anfangsproduktion 6-9 NVD 66, bis 2000 PS. Ab Ende der 1960er Jahre dann (in MAN-Lizenz) auch Kreuzkopf-Zweitakter der Reihen KZ 60/105 und KZ 57/80, bis 10 000 PS. Zehn Jahre später nochmals eine Neuentwicklung: die zwölfzylindrige Viertakter-Reihe VD 48/42. 1991 privatisiert als »Maschinenbau Halberstadt GmbH«.

Magdeburg

Betriebliche Altsubstanz war die bekannte Maschinenfabrik Buckau Wolf AG. Ab 1945 in kommunaler Treuhandverwaltung, ab 1947 Sowjetische Aktiengesellschaft, ab 1952 VEB Schwermaschinenbau Karl Liebknecht (SKL). 1948 Wiederaufnahme des Baus von Schiffsdieselmotoren: zunächst 3- bis 8-Zylinder-NVD 24, von 60 bis 560 PS, später mit neuen Reihen gesteigert bis zu 16-Zylinder-Maschinen und 12 000 PS. Ab 1969 Stammbetrieb des Kombines SKET (= Schwermaschinenbau Ernst Thälmann). Ab 1990 »Entflechtung« und Privatisierung.

Nordhausen

Aus zwei traditionsreichen Maschinen- und Motorbaufirmen, darunter »Montania MBA Orenstein & Koppel«, im Krieg bekannt als »Panzerschmiede«, wurde – nach Demontage und Enteignung – 1948 der landeseigene Betrieb »Fahrzeug- und Motorenbau Nordhausen« (später IFA Schlepperwerk Nordhausen) gebildet, dessen Hauptaufgabe der Bau von Traktoren war, später auch die Fertigung von Fahrzeugdieselmotoren wie dem 90/110 PS-Vierzylinder KVD 14,5/12, mit dem Ackerschlepper und Mähdrescher sowie Autodrehkrane und Lastkraftwagen motorisiert wurden. 1965 taufte man den Betrieb in »IFA Motorenwerk Nordhausen« um. Der eine oder andere Lkw-Diesel dieses Typs wurde für ein »zweites Leben« als Antrieb von Fischereifahrzeugen umgebaut. Noch heute schwärmen Usedomer Strandfischer auch von solchen »Nordhäusern«, ebenso wie von ihren 45 PS-BJELORUSS-Maschinen der Minsker Traktoren-Sawod (= Fabrik) in der weißrussischen Hauptstadt. 1990 erfolgte eine »Entflechtung« und Privatisierung des *modernsten und leistungsfähigsten Dieselmotorenwerkes der DDR*. 1997 mußte die GmbH »Thüringer Motorenwerke« Konkurs anmelden.⁶

Rosslau (Elbe)

Betriebliche Altsubstanz war die 1844 gegründete Maschinenfabrik und (seit 1866) Schiffswerft Gebrüder Sachsenberg (1908 AG). Motorenbau dort seit 1911. Ab 1939 stark in die militärische Rüstung involviert. 1945 Demontage durch die sowjetische Verwaltung, 1948 Enteignung und neuer Name: Elbewerk Rosslau. Nach 1958 Produktion von Dieselmotoren, von denen die Baureihen 6 VD 18 und 12 VD 14,5 hauptsächlich für Eisenbahn-Lokomotivantriebe, Schiffsantriebe und Bord-Hilfsmaschinen Verwendung fanden. 1990 Privatisierung, 1999 Konkurs.

Rostock

Neugründung 1947 auf dem Gelände der demontierten Heinkel-Flugzeugwerke, zunächst firmierend als landeseigener Betrieb »Windkraftwerke und Maschinenbau«, später VEB »Dieselmotorenwerk Rostock« (DMR). Ab 1950 Bau von mittelgroßen Schiffsdieseln in Buckau Wolf-Lizenz, ab 1962 nur noch (Zwei- und Viertakt-)Großdieselproduktion nach Lizenzen von MAN und Sulzer. 1991 erste Privatisierung, 1995 Umzug nach Warnemünde, 1999 nach Liquidation Teilübernahme durch Caterpillar MaK-Kiel.

Schönebeck (Elbe)

Neugründung 1946 als Sowjetische Aktiengesellschaft »Gerätebau Schönebeck« auf Junkers' Flugzeugbau-Gelände mit ausgelagerten Beständen der Breslauer FAMO-Werke. Ab 1955 »Dieselmotorenwerk Schönebeck«. Erste Produktion von zwei- und vierzylindrigen Fahrzeugdieseln (nach Deutz/FAMO). Ab 1957 Eigenentwicklung mittelgroßer, meist luftgekühlter Viertakter für Traktoren, landwirtschaftliche Maschinen sowie als Schiffsantriebe. 1985 Zusammenlegung mit VEB »Traktorenwerk Schönebeck«. Nach 1990 »Entflechtung« und Privatisierung. 1995 meldete die GmbH »Dieselmotorenbau« Konkurs an.

Anmerkungen:

- 1 Predel, Günter: Über die Erprobung des Heckmotors »FORELLE 6«. In: Deutsche Fischerei-Zeitung 12, 1965, S. 217-221.
- 2 Weissleder, H.: Dieselmotorenbau in der Deutschen Demokratischen Republik. In: Die Technik 7, 1952, S. 2-8.
- 3 A.R.: Der Bootsmotorenkonstrukteur Gebhard Kriegeskorte. In: Der Motorsport 2, 1952, Heft 12, S. 3.
- 4 Smid, Gerhard: Der AWO-Motor als Bootsmaschine. In: Illustrierter Motorsport 5, 1955, Heft 23, S. 8.
- 5 HAFI: Der 175er ES als Einbaumotor für Segeljachten. In: Der Segelsport 22, 1974, S. 12-16.
- 6 Kirchberg, Peter: Plaste, Blech und Planwirtschaft. Die Geschichte des Automobilbaues in der DDR. Berlin 2000.

Boat engine construction in the German Democratic Republic (1945-1990)

Summary

As in Parts I-IV (appearing in DSA 1996-1999), the boat and ship engine production of a specific German region and period is described in this article. Here the author focuses on the territory of the Soviet Occupied Zone (1945-1949) and the German Democratic Republic that emerged from it (1949-1990). Particular attention is paid to the history of the factory locations Aken, Berlin, Böhlitz-Ehrenberg, Chemnitz, Cunevalde, Dessau, Kamenz, Ludwigsfelde, Magdeburg and Zittau. In addition, brief lexical passages are devoted to discussing the history of the Eastern German firms that manufactured large diesel engines for ships in Berlin, Görlitz, Halberstadt, Magdeburg (SKL), Nordhausen, Rosslau, Rostock (DMR) and Schönebeck.

La construction de moteurs de bateaux dans l'ex-RDA (1945-1990)

Résumé

Comme dans les quatre premiers articles précédemment parus (DSA 1996-1999), une nouvelle production régionale de moteurs de bateaux et de navires allemands (sur une période limitée) sera décrite ici. Il s'agit cette fois du territoire de la zone d'occupation soviétique (SBZ, sowjetische Besatzungszone, 1945-1949) et de la République Démocratique Allemande qui en résulta (1949-1990). L'histoire des usines d'Aken, Berlin, Böhlitz-Ehrenberg, Chemnitz, Cunevalde, Dessau, Kamenz, Ludwigsfelde, Magdebourg et Zittau y sera traitée en détail. De surcroît, l'histoire des firmes est-allemandes de fabrication de grands moteurs de navires diesel de Berlin, Görlitz, Halberstadt, Magdebourg (SKL), de Nordhausen, Rosslau, Rostock (DMR) et de Schönebeck sera abordée dans de brefs résumés lexicographiques.